조선민주주의인민공화국 해운법

주체 69(1980)년 8월 10일 최고인민회의 상설회의 결정 제16호로 채택

주체 87(1998)년 11월 26일 최고인민회의 상임위원회 정령 제282호로 수정보충

주체 93(2004)년 9월 27일 최고인민회의 상임위원회 정령 제685호로 수정보충

주체 102(2013)년 12월 12일 최고인민회의 상임위원회 정령 제3500호로 수정보충

제1장 해운법의 기본

제1조 (해운법의 사명)

조선민주주의인민공화국 해운법은 배관리운영과 취급에서 제도와 질서를 엄격히 세워 해상운수를 발전시키는데 이바지한다.

제2조 (해상운수발전원칙)

해상운수를 발전시키는것은 늘어나는 수송수요를 원만히 보장하는데서 나서는 필수적요구이다.

국가는 자립적민족경제의 토대에 의거하여 배를 많이 무어내고 항을 현대화하도록 한다.

제3조 (배관리운영원칙)

배의 관리운영은 해운사업의 중요내용이다.

국가는 배관리운영을 정규화, 규범화하며 배관리운영기관의 경영활동에서 독자성을 보장한다.

제4조 (배의 안전한 항해보장원칙)

배의 안전한 항해를 보장하는것은 해상수송을 늘이기 위한 기본방도이다.

국가는 항해지휘체계를 바로세우며 기술관리를 잘하고 선원대렬을 튼튼히 꾸려 배의 안전한 항해를 보장하도록 한다.

제5조 (해상수송원칙)

해상수송을 짜고드는것은 배의 리용률을 높이기 위한 기본공간이다.

국가는 수송조직을 개선하고 계획 및 계약규률을 엄격히 지켜 늘어나는 해상수송수요를 원만히 보장하도록 한다.

제 6 조 (배의 취급원칙)

국가는 배취급기관들의 역할을 강화하여 배취급에서 봉사성을 높이도록 한다.

제 7 조 (해난사고방지원칙)

국가는 해난사고를 미리 막으며 해상수송과정에 입은 피해와 손해에 대하여 해상보험제를 실시한다.

제 8 조 (해상운수의 과학화원칙)

국가는 해상운수를 발전시키기 위한 과학연구사업을 강화하며 필요한 기술자, 전문가들을 계획적으로 양성하도록 한다.

제 9 조 (해운분야의 교류와 협조)

국가는 해운분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다.

제 10 조 (해운관계 국제협약의 효력)

조선민주주의인민공화국이 승인한 해운관계의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다.

제 2 장 배

제 11 조 (배의 소유권과 등록)

조선민주주의인민공화국에서 배는 국가 및 사회협동단체의 소유이다.

배관리운영기관, 기업소, 단체는 배를 해사감독기관에 등록하고 배국적증서를 발급받아야 한다.

제 12 조 (배의 국적취득)

다른 나라 국적을 가졌던 배는 해당 나라에서 발급한 국적삭제증서가 있어야 공화국국적을 소유할수 있다.

공화국국적을 소유하였던 배는 국적등록부에서 삭제되여야 다른 나라 국적을 취득할수 있다.

재판소의 판정에 의하여 강제판매된 배에 대하여서는 1 항을 적용하지 않는다.

제 13 조 (공화국국적배의 국기게양)

공화국국적을 소유한 배에는 우리 나라 국기를 단다.

공화국국적을 소유하지 않은 배라 하여도 그 관리운영을 위탁받은 기관, 기업소, 단체의 소재지가 우리 나라에 있고 공화국공민을 선원으로 승선시킨 경우에는 우리 나라 국기를 달수 있다.

제 14 조 (용선, 합영배의 국기게양)

다른 나라 배를 장기간 용선하여 공화국공민을 선원으로 승선시킨 경우에는 우리 나라 국기를 달수 있다.

합영계약에 따라 운영하는 배에는 공화국공민을 선원으로 승선시켜도 다른 나라 기발을 달수 있다.

제 15 조 (배의 검사)

배는 항해안전성, 로동조건과 작업수단의 안전성, 바다오염방지시설에 대한 해사감독기관의 검사를 받아야 운영할수 있다.

해사감독기관은 항해의 안전성이 담보되지 않은 배의 항해를 중지시키거나 짐싣는 량, 항해구간을 제한할수 있다.

제 16 조 (다른 나라 항에서 우리 나라 배의 검사)

다른 나라 항에서 우리 나라 배에 대한 검사는 중앙해사감독기관의 의뢰에 따라 공화국령사대표기관이 조직한다. 그러나 공화국령사대표기관이 없을 경우에는 배에 대한 검사를 대리기관을 통하여 조직한다.

공화국령사대표기관이 발급한 검사증서는 배가 우리 나라로 오는 항차에만 효력을 가진다.

제 17 조 (배의 문건과 표식)

배에는 국적과 항해안전성을 인증하는 증서, 선원명부, 항해일지, 짐문건 같은것을 갖추고 선적항, 배잠김선을 비롯한 해당한 표식을 한다.

배의 굴뚝에는 해당 기관, 기업소, 단체의 표식을 할수 있다.

제 18 조 (배의 리용과 구조변경)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 배를 그 사명에 맞게 리용하여야 한다.

배를 다른 목적에 리용하려 하거나 배의 구조를 변경시키려 할 경우에는 해당 기관의 승인을 받아야 한다.

제 19 조 (배의 수리)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 배에 대한 예방보수체계를 세우고 주기에 따라 수리하여야 한다.

배수리기업소는 배수리를 정해진 기간안에 질적으로 하여야 한다.

제 20 조 (배의 매매, 폐선)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 배를 팔고 사거나 폐선시키려 할 경우 해당 기관의 승인을 받아야 한다.

제 3 장 선원

제 21 조 (선원의 지위와 임무)

조선민주주의인민공화국에서 선원은 항해의 직접적담당자이며 배관리의 주인이다.

선원은 배와 짐을 책임적으로 관리하며 당직근무와 항해임무를 정확히 수행하여야 한다.

제 22 조 (선원의 자격)

선원은 해당한 자격을 가진자만이 될수 있다.

해당한 자격을 주는 사업은 해사감독기관이 한다.

제 23 조 (선원증)

선원은 공화국선원증을 가져야 한다.

다른 나라로 다니는 선원에게 발급한 선원증은 공화국려권을 대신한다.

다른 나라에서 새로 산 배에는 그 배의 설비조작을 위하여 다른 나라 선원증을 소유한 선원을 일정한 기간 승선시킬수 있다.

제 24 조 (선장의 지위와 임무)

선장은 항해와 선원들의 활동을 지휘하는 배의 책임자이다.

선장은 배와 배에 있는 사람의 생명과 재산을 보호하며 항해계획을 정확히 실행하여야 한다.

제 25 조 (선장의 책임과 대리행위)

선장은 자기 사업에 대하여 배관리운영기관, 기업소, 단체앞에 책임진다.

배관리운영기관, 기업소, 단체 또는 짐임자가 없는 곳에서 선장은 공동으로 미치는 손해를 방지하기 위한 행위가 아니라 하더라도 부득이한 경우 배 또는 짐의 손실을 줄이기 위하여 필요한 대리행위를 할수 있다. 이 경우 그 대리행위에 대한 책임은 배관리운영기관, 기업소, 단체 또는 짐임자가 진다.

제 26 조 (다른 나라 항에서 방조)

다른 나라 항에 들어간 배의 선장은 그 나라 주재 공화국령사대표기관에 알리고 필요한 방조를 받을수 있다.

제 27 조 (선원들의 로동조건보장)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 선원들에게 안전하고 문화적인 로동조건을 보장해주며 그들의 기술기능수준을 체계적으로 높여주어야 한다.

제 4 장 항해

제 28 조 (항해지휘)

항해는 가장 안전하고 빠른 길을 따라 목적항으로 배를 인도하는 중요한 사업이다.

배관리운영기관, 기업소, 단체는 항해하는 배를 정확히

장악하고 항해지휘를 과학적으로 하여야 한다.

제 29 조 (항해준비상태의 검사)

항무감독기관과 해당 기관은 배의 항해준비상태를 정확히 검사하여야 한다.

기술준비와 항해예비물자, 인명보호수단, 배문건 같은것을 갖추지 못하였거나 안전항해에 관한 국제질서대로 준비하지 못한 배는 출항시킬수 없다.

제 30 조 (해상충돌예방, 특수항해질서의 준수)

항해하는 배는 해상충돌예방질서와 해당 수역의 특수항해질서를 지켜야 한다.

공화국령해와 항수역에서 배는 정해진 질서를 지키며 항무감독기관의 지시에 응하여야 한다.

제 31 조 (바다, 대기의 오염행위금지)

공화국령해와 항수역에서 배는 버림물, 오물을 버리거나 바다와 대기를 오염시키지 말아야 한다.

제 32 조 (항수역과 배길보호, 배의 항해에 지장주는 행위의 금지)

항수역과 배길보호, 배의 항해에 지장을 주는 행위를 할수 없다.

배관리운영기관, 기업소, 단체는 배길에 침몰된 배를 항무감독기관이 정한 기일안에 건져내야 한다.

기관, 기업소, 단체는 배의 항해에 지장을 줄수 있는 수중작업을 하거나 림시시설물을 설치하려 할 경우 항무감독기관 또는 국토환경보호기관의 승인을 받고 수로기관에 알려야 한다.

제 33 조 (배길표식물의 설치와 관리)

배길표식기관은 자연지리적조건에 맞게 통일적인 배길표식체계를 세우고 현대적인 배길표식물을 설치하여야 한다.

설치한 배길표식물은 정상적으로 관리하여야 한다.

제 34 조 (수로의 조사)

수로기관은 배의 안전한 항해를 보장할수 있도록

수로조사사업을 계획적으로 하여야 한다.

해도와 항해에 필요한 자료를 정상적으로 발행하며 정해진 항해질서, 항해위험구역, 배길조건의 변동에 대하여 배관리운영기관, 기업소, 단체에 알려주어야 한다.

제 35 조 (공화국수역에서 단속에 응할 의무)

공화국이 관할하는 수역에서 배는 조선인민군 해군함선과 경비임무를 수행하는 배의 단속에 응하여야 한다.

군사행동을 방해하는 행위는 할수 없다.

제 5 장 해상수송

제 36 조 (해상수송계획의 작성과 실행)

해상수송은 배관리운영기관, 기업소, 단체의 기본임무이다.

배관리운영기관, 기업소, 단체는 해상수송계획을 세우고 월별, 분기별, 지표별로 어김없이 실행하여야 한다.

제 37 조 (우리 나라 항구들사이의 배수송)

우리 나라 항구들사이의 배수송은 배관리운영기관, 기업소, 단체가 맡아한다.

배관리운영기관, 기업소, 단체는 짐수송에서 집중수송, 련대수송을 강화하며 짐함수송을 널리 받아들여야 한다.

제 38 조 (우리 나라 짐의 우선 수송)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 우리 나라의 짐부터 먼저 실어날라야 한다.

빈배로 항해하거나 체선시키는 일이 없도록 실어나를 짐을 정확히 맞물려야 한다.

제 39 조 (짐수송계약)

해상수송은 짐수송계약에 따라 한다.

련대수송계획에 따라 배로 짐을 실어나르려 할 경우에는 배운영기관, 기업소, 단체와 수송의뢰기관, 기업소, 단체는 계약을 맺어야 한다.

수송의뢰기관, 기업소, 단체는 짐을 우리 나라 배로 실어나르는 원칙을 지켜야 한다.

제 40 조 (용선의뢰)

용선은 용선중개기관이 통일적으로 한다.

용선하려는 기관, 기업소, 단체는 용선중개기관에 의뢰서를 내야 한다.

제 41 조 (용선계약)

용선을 의뢰받은 용선중개기관은 배관리운영기관, 기업소, 단체와 용선계약을 맺어야 한다. 그러나 우리 나라 배로 다른 나라 짐을 실어나르려 할 경우에는 배관리운영기관, 기업소, 단체가 직접 다른 나라 당사자와 용선계약을 맺을수 있다.

제 42 조 (용선계약대상과 내용)

용선계약은 짐수량에 따라 배전체 또는 일부 짐칸을 대상으로 맺는다.

용선계약서에는 배와 짐이름, 짐수량과 그것을 싣거나 부리는 항, 계약조건 같은것을 밝힌다.

제 43 조 (용선중개기관의 임무)

용선중개기관은 계약당사자들이 계약을 정확히 리행하게 하며 배운임, 체선료, 조출료를 정해진 기일안에 청산하여야 한다.

제 44 조 (계약한 배의 보장)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 목적항까지 짐을 안전하게 실어나를수 있는 배를 정해진 기일까지 짐싣는 항에 대야 한다.

수송계약에서 짐을 싣거나 부리는 항을 후에 정하기로 한 경우 수송의뢰기관, 기업소, 단체는 수송에 지장이 없도록 항을 정하고 배관리운영기관, 기업소, 단체에 알려야 한다.

수송의뢰기관, 기업소, 단체와의 합의없이 계약에서 정한 배를 다른 배로 바꾸어댈수 없다.

제 45 조 (짐문건과 짐의 인계)

수송을 의뢰하거나 짐을 보내는 기관, 기업소, 단체는 짐의

이름과 수량, 기호, 특성 같은것을 밝힌 문건과 실어나를 짐을 배관리운영기관, 기업소, 단체에 넘겨야 한다.

계약에서 정한 짐대신 다른 짐을 실어보내려 할 경우에는 미리 배관리운영기관, 기업소, 단체와 합의하여야 한다.

제 46 조 (배의 짐배치)

배에서 짐의 배치는 선장의 지시에 따른다.

국제해운법규 또는 관례에 따라 갑판에 싣는 짐으로 인정되여있지 않는 짐을 갑판에 실으려 할 경우에는 짐보내는 기관, 기업소, 단체와 합의하고 수송문건에 밝힌다.

제 47 조 (짐의 겉보기상태, 수량의 확인)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 짐을 넘겨주고 받을 경우 보내거나 받는 기관, 기업소, 단체와 짐의 겉보기상태, 수량을 정확히 확인하여야 한다.

제 48 조 (배짐증권의 발급과 효력)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 짐을 배에 실은 다음 짐보내는 기관, 기업소, 단체의 요구에 따라 배짐증권을 발급해주어야 한다.

배관리운영기관, 기업소, 단체와 배짐증권을 가지고있는 기관, 기업소, 단체의 권리의무관계는 배짐증권에 따른다. 그러나 배짐증권을 가지고있는 기관, 기업소, 단체가 수송을 의뢰하였거나 배짐증권에 수송계약서의 내용을 포함시킨 경우에는 수송계약서의 내용이 배짐증권의 내용보다 더 우선적인 효력을 가진다.

제 49 조 (직항수송의무)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 정해진 배길로 목적지까지 직항하여 짐을 제때에 넘겨주어야 한다.

사람과 배, 재산의 구조 또는 어찌할수 없는 사유로 직항하지 못한것은 배길리탈로 보지 않는다.

제 50 조 (배짐증권에 의한 짐인수)

짐받는 기관, 기업소, 단체는 배짐증권이 여러부 발급되였을 경우 목적항에서는 1 부를 내고 짐을 찾을수 있다. 이 경우 나머지

배짐증권의 효력은 없어진다.

목적항이 아닌 곳에서는 발급된 배짐증권을 전부 내야 짐을 찾을수 있다.

제 51 조 (짐수송부담금)

짐받는 기관, 기업소, 단체는 배에 배짐증권정본을 내고 짐수송과 관련한 부담금을 물어야 짐을 찾을수 있다.

제 52 조 (목적항에 들어갈수 없는 배의 짐처리)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 배가 목적항에 들어갈수 없는 사정이 생긴 경우 수송의뢰기관, 기업소, 단체와 합의하고 가까이에 있는 안전한 항에 짐을 부릴수 있다. 이 경우 배관리운영기관, 기업소, 단체가 입는 손해와 비용은 수송의뢰기관, 기업소, 단체가 보상한다.

제 53 조 (배에 실은 위험짐의 처리)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 배에 실은 위험짐이 사람이나 다른 짐에 위험을 줄수 있는 경우 그것을 부리거나 위험을 없애기 위한 조치를 취할수 있다.

짐의 성질을 정확히 알리지 않고 실은 위험짐의 처리비용은 짐보내는 기관, 기업소, 단체가 부담한다.

제 54 조 (짐받을자, 짐부리는 항의 변경)

수송의뢰기관, 기업소, 단체는 항해가 시작되기 전이나 시작된 다음에도 짐을 돌려주거나 계약된 짐수량, 짐받는 기관, 기업소, 단체 또는 짐부리는 항의 변경을 요구할수 있다. 이 경우 배관리운영기관, 기업소, 단체가 입게 되는 손해를 보상하여야 한다.

제 55 조 (넘겨받기를 거절, 지체하거나 넘겨받을 당사자가 없는 짐의 처리)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 목적항에서 짐받는 기관, 기업소, 단체가 짐넘겨받기를 거절 또는 지체하거나 짐받을 기관, 기업소, 단체가 없을 경우 짐을 부려 보관시키고 그에 대하여 짐을

받거나 보내는 기관, 기업소, 단체에 알려야 한다. 이 경우 짐의 보관료와 위험, 배관리운영기관, 기업소, 단체가 입은 손해, 해당 비용에 대해서는 짐받는 기관, 기업소, 단체가 책임진다.

제 56 조 (배운임의 납부)

수송의뢰기관, 기업소, 단체는 계약에 따라 배운임을 물어야 한다. 그러나 배운임이 따로 정해진 경우에는 그에 따른다.

계약된 수량보다 짐을 더 실은 경우에는 그에 해당한 운임을 물어야 한다.

제 57 조 (짐의 손실원인에 따르는 배운임의 납부)

짐자체의 성질이나 결함, 수송을 의뢰하거나 짐보내는 기관, 기업소, 단체의 잘못으로 짐이 손실되였을 경우에는 배운임을 전부 문다. 그러나 배관리운영기관, 기업소, 단체의 잘못으로 손실된 짐에 대해서는 배운임을 물지 않는다.

제 58 조 (수송계약의 불리행에 대한 책임)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 자기의 잘못으로 계약된 짐을 다 싣지 못하였거나 짐을 맡아가지고있는 기간 짐이 손실, 손상되였거나 짐을 제때에 임자에게 넘겨주지 못하여 수송의뢰기관, 기업소, 단체가 입은 손해에 대하여 책임진다. 계약에서 정한 기일이 지나도록 짐을 싣거나 부리지 못하였을 경우에는 체선료를 물린다.

제 59 조 (배관리자가 짐의 손실, 손상에 대하여 책임지지 않는 경우)

짐의 손실, 손상에 대하여 배관리운영기관, 기업소, 단체가 책임지지 않는 경우는 다음과 같다.

1. 자연재해, 전쟁 및 적대행위, 해당 당국의 조치를 비롯한 어찌할수 없는 사유가 발생한 경우
2. 충돌, 좌주를 비롯한 해난사고가 발생한 경우
3. 짐자체의 결함이 있었을 경우
4. 짐함이나 그 봉인상태가 정상인 경우

제 60 조 (다른 나라 당사자에 대한 배관리운영자의 책임)

짐에 생긴 손해에 대하여 다른 나라 당사자앞에 지는 배관리운영기관, 기업소, 단체의 책임은 국제협약에 따른다. 그러나 국제협약보다 낮은 기준에서 책임을 지게 된 나라 당사자와의 관계에서는 그에 따른다.

제 61 조 (려객수송의 보장)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 려객수송에서 문화성과 봉사성을 높이며 려객들의 편리하고 안전한 려행을 보장하여야 한다.

려객은 제정된 배질서를 자각적으로 지켜야 한다.

제 6 장 배에 대한 봉사

제 62 조 (봉사관련법규와 봉사순위)

배에 대한 봉사를 잘하는것은 배의 안전한 항해를 보장하기 위한 선결조건이다.

배에 대한 봉사는 공화국의 해당 법규에 따르며 그에 정해있지 않은것은 당사자들의 합의에 의한다.

배에 대한 봉사는 우리 나라 배와 긴급한 물자를 실은 배를 내놓고 항에 들어오는 차례로 한다.

제 63 조 (다른 나라 배의 대리업무)

다른 나라 배에 대한 대리업무는 선박대리기관이 맡아한다.

우리 나라 항과 령해, 공동수역의 우리측 지역에 영업을 목적으로 들어오는 다른 나라 배는 대리업무에 필요한 배와 짐자료, 비용을 선박대리기관에 미리 내야 한다.

항기관과 해당 기관은 선박대리기관과의 합의밑에 다른 나라 배와의 관계를 가져야 한다.

제 64 조 (배길안내)

항에 나드는 다른 나라 배는 배길안내를 의무적으로 받아야

한다.

우리 나라 배는 선장의 요구에 따라 배길안내를 받을수 있다.

배길안내는 해당한 자격을 가진자만이 할수 있다.

제 65 조 (배길안내를 받는 선장의 의무와 책임)

배길안내를 받는 배의 선장은 배길안내원에게 배의 항해 및 조종상특성을 정확히 알려주어야 한다.

배길안내를 받을 경우에도 선장은 배의 조종에 대하여 책임진다.

제 66 조 (배끌기작업)

배끌기작업은 배를 부두에 대거나 부두에서 뗄 때를 비롯한 필요한 경우에 한다.

끌배운영기관은 배끌기작업을 원만히 할수 있는 배를 보장하여야 한다.

끌리는 배의 선장은 끌배선장에게 자기 배의 조종상특성과 결함 그밖의 필요한 자료를 정확히 알려주어야 한다.

제 67 조 (배끌기작업의 지휘)

배끌기작업은 당사자들이 달리 정하지 않은 한 끌리는 배의 선장이 지휘한다. 이 경우 지휘를 받는 배의 선장도 끌기작업의 안전에 주의를 돌려야 한다.

제 68 조 (배끌기작업과정에 생긴 손해)

배끌기작업과정에 생긴 손해는 그에 잘못이 있는 당사자가 책임진다.

잘못을 가를수 없을 경우에는 배끌기작업을 지휘한 당사자가 책임진다.

배끌기작업을 지휘한 당사자는 제 3 자가 입은 손해에 대하여 직접적인 잘못이 없어도 잘못을 일으킨 당사자와 련대적으로 책임진다.

배끌기작업을 지휘한 당사자는 배끌기작업과정에 생긴 손해의 원인에 대하여 증명하여야 한다.

제 69 조 (배의 기술봉사와 물자공급)

항기관과 해당 기관은 배에서 요구하는 기술봉사를 하며 연유, 물, 식료품, 남새 같은 필요한 물자를 공급하여야 한다.

제 70 조 (태풍, 해난으로 항에 들어온 배와 선원에 대한 방조)

항기관과 해당 기관은 태풍과 해난으로부터 구원받기 위하여 항에 들어온 배와 선원에게 필요한 방조를 주어야 한다.

제 7 장 해난구조

제 71 조 (해난구조기관과 그 임무)

해난구조는 바다에서 재해를 당한 사람의 생명과 재산을 구원하는 중요한 사업이다.

우리 나라 수역에서 해난구조와 가라앉은 재산을 건지는 사업은 공화국해난구조기관이 한다.

중앙해운지도기관과 해난구조기관은 해난구조체계를 바로세우고 발견된 해난을 제때에 구조하여야 한다.

제 72 조 (해난의 통보)

기관, 기업소, 단체와 배의 선장은 해난을 발견한 즉시 해난구조기관 또는 해당 기관에 알려야 한다.

해난구조를 의뢰받았을 경우에는 의무적으로 동원되여야 한다.

제 73 조 (선장의 구조의무)

배의 선장은 바다에서 위험에 처한 사람과 배를 발견하였거나 조난신호를 받았을 경우 신속히 구조하여야 한다. 이 경우 사람부터 먼저 구원하여야 한다.

제 74 조 (해난구조료의 납부)

해난구조를 받은 기관, 기업소, 단체와 배의 선장은 해난구조료를 물어야 한다.

기관, 기업소, 단체사이의 해난구조료문제는 따로 정한 법규에 따른다. 그러나 우리 나라와 다른 나라 당사자사이의 해난구조료문제는 국제협약에 따른다.

제 75 조 (가라앉은 재산의 구조)

우리 나라 수역에 가라앉은 재산을 건지려는 기관, 기업소, 단체는 그것을 정해진 기간안에 건져내야 한다. 이 경우 해당 기관의 승인을 받아야 한다.

제 76 조 (배충돌시 선장의 임무)

배는 안전항해의 요구를 지켜 충돌사고를 내지 말아야 한다.

배들이 충돌한 경우 선장은 상대측 배의 안전을 도와주며 배이름과 선적항, 떠나온 항과 목적항을 서로 알려주어야 한다.

제 77 조 (배충돌시 잘못에 따르는 책임)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 자기 배의 잘못으로 생긴 손해에 대하여 책임져야 한다.

충돌한 배들이 서로 잘못이 있었을 경우에는 잘못의 정도에 따라, 잘못의 정도를 가를수 없으면 같은 몫으로 손해를 보상한다. 사람의 생명 또는 건강에 해를 주었을 경우에는 련대적으로 책임진다.

제 78 조 (배충돌로 생긴 손해보상)

배충돌로 생긴 손해에 대한 보상은 그 사고와 관련한 직접적손실과 비용에 대하여 한다. 그러나 배충돌이 있은 다음 피해가 늘어나는것을 막기 위한 대책을 세우지 않아 더 늘어난 손해는 보상하지 않는다.

제 79 조 (공동해손의 보상)

항해중 배와 짐, 운임을 공동의 위험으로부터 보호하기 위하여 일으킨 해상손해는 공동으로 보상한다.

공동해상손해는 구제받은 재산의 임자가 구제된 재산가격에 비례하여 보상한다.

제 80 조 (공동해손보상청구)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 공동으로 보상하는 해상손해를 입은 당사자들의 보상청구권을 보장하기 위한 조치를 취하여야 한다.

짐임자는 손해보상에 대한 지불담보를 하여야 짐을 찾을수 있다.

제 81 조 (공동해손의 청산)

공동으로 보상하는 해상손해의 청산은 배관리운영기관, 기업소, 단체가 지정한 손해청산인이 한다.

항해가 끝난 다음 1 개월안으로 배관리운영기관, 기업소, 단체가 손해청산인을 지정하지 않을 경우에는 다른 당사자들이 지정할수 있다.

손해청산인은 국제적으로 정해진 손해청산원칙에 따라 손해를 청산하여야 한다.

제 82 조 (해난사고의 통보, 인증)

선장은 항해과정에 있은 해난사고에 대하여 배관리운영기관, 기업소, 단체와 해사감독기관에 알려야 한다.

자기 배의 잘못이 없이 생긴 해난사고에 대하여서는 사고가 있은 다음 처음 도착한 항에서 해당 권한있는 기관 또는 공화국령사대표기관의 인증을 받아야 한다.

제 83 조 (다른 나라 당사자에게 준 손해의 책임)

배관리운영기관, 기업소, 단체는 자기의 직접적인 잘못이 없이 다른 나라 당사자에게 손해를 주었을 경우 손해를 일으킨 배의 가격범위에서 보상책임을 제한할수 있다.

배의 가격보다 낮은 기준에서 책임을 지게 된 나라 당사자와의 관계에서는 그에 따른다.

제 8 장 해상보험

제 84 조 (해상보험의 대상)

해상보험을 실시하는것은 배관리운영기관, 기업소, 단체와 무역기관의 경영활동을 정상화하기 위한 중요조건이다.

해상보험은 배짐과 운임, 짐에 의하여 얻어지는 리익, 배, 배운영과 관련되는 리익, 배관리운영기관, 기업소, 단체가 부담하게 되는 책임 같은것을 대상으로 한다.

제 85 조 (해상보험계약의 체결과 효력발생시기)

해상보험은 보험계약에 의하여 이루어진다.

계약은 보험에 드는 기관, 기업소, 단체가 신청서를 내고 보험기관이 보험증권을 내주면 맺어진다.

보험계약의 효력은 보험에 든 기관, 기업소, 단체가 보험료를 문 때부터 발생한다.

제 86 조 (재보험과 해상보험계약의 취소)

보험기관은 해상보험계약에서 부담하게 된 책임을 다시 다른 나라 보험기관의 보험에 들수 있다.

보험료를 제때에 물지 않았거나 보험대상에 손해가 생긴것을 알면서 해상보험계약을 맺었을 경우에는 그것을 취소할수 있다.

제 87 조 (피보험자의 권리의무이전)

해상보험에 든 기관, 기업소, 단체는 자기의 권리와 의무를 다른 기관, 기업소, 단체에 넘길수 있다. 이 경우 보험료를 물 의무는 넘길수 없다.

제 88 조 (수송하는 짐의 전체 또는 일부에 대한 해상보험)

기관, 기업소, 단체는 일정한 기간 배를 통하여 련이어 보내거나 받게 될 짐의 전체 또는 일부를 해상보험에 넣을수 있다.

해상보험계약을 맺은 기관, 기업소, 단체는 짐을 보냈거나 그것이 도착할 때마다 짐과 배, 배길의 상태, 보험금액에 대하여 곧 보험기관에 알려야 한다.

제 89 조 (보험대상의 위험변동에 대한 통보와 덧보험료)

해상보험에 들었거나 보험보상을 받는 기관, 기업소, 단체는 보험대상이 당할수 있는 위험의 변동에 대하여 제때에 보험기관에 알려야 한다.

보험기관은 해상보험대상에 대한 위험이 커진데 대하여 보험료를 더 받을수 있다.

제 90 조 (보험대상의 손해통지)

해상보험에 들었거나 보험보상을 받을 기관, 기업소, 단체는

보험대상에 생긴 손해에 대하여 보험기관에 제때에 알리며 그 손해가 늘어나는것을 막기 위한 조치를 취하여야 한다. 이 의무를 의식적으로 리행하지 않아 늘어난 손해는 보상받을수 없다.

제 91 조 (보험보상을 받을수 있는 손해)

보험보상은 해상보험계약에서 담보한 위험의 직접적인 결과로 생긴 손해에 대하여 한다.

제 92 조 (보험보상금)

보험보상금은 따로 정한 경우를 내놓고 보험금액의 한도를 넘을수 없다.

보험보상을 받을 기관, 기업소, 단체는 해상보험대상이 완전히 없어진것으로 인정되면 그에 대한 권리를 보험기관에 넘기고 보험금액전액에 대한 보험보상을 받을수 있다.

보험기관은 해상보험대상이 손해를 입은 근거자료와 보험증권을 받고 보험보상금을 물어준다.

제 93 조 (손해보상청구권의 이전)

보험기관은 물어주는 보험보상금의 범위안에서 해상보험대상에 손해를 일으킨 당사자에 대하여 보험보상을 받는 기관, 기업소, 단체가 가지는 손해보상청구권을 넘겨받을수 있다.

보험보상을 받는 기관, 기업소, 단체는 보험기관이 손해보상을 청구하는데 필요한 자료를 넘겨주어야 한다.

제 9 장 해운사업에 대한 지도통제

제 94 조 (해운사업에 대한 지도통제의 기본요구)

해운사업에 대한 지도통제를 강화하는것은 국가의 해운정책을 철저히 관철하기 위한 기본담보이다.

국가는 해운사업에 대한 지도체계를 바로세우고 지도통제를 강화하도록 한다.

제 95 조 (해운사업에 대한 지도)

해운사업에 대한 지도는 내각의 통일적인 지도밑에 중앙해운지도기관이 한다.

중앙해운지도기관은 배관리운영과 항해, 해상수송, 배취급, 해난사고와 그 구조실태를 정상적으로 장악하고 지도하여야 한다.

제 96 조 (과학연구사업과 그 성과도입)

중앙해운지도기관과 해당 과학연구기관은 해운사업에서 나서는 과학기술적문제를 적극 풀어야 한다.

해당 기관, 기업소, 단체는 해운부문에 대한 과학연구사업에서 이룩한 성과를 제때에 받아들여야 한다.

제 97 조 (해운사업조건보장)

국가계획기관과 자재공급기관, 로동행정기관, 재정은행기관은 해운사업에 필요한 로력과 설비, 자재, 자금을 제때에 보장하여야 한다.

제 98 조 (해운사업에 대한 감독통제)

해운사업에 대한 감독통제는 중앙해운지도기관과 해당 감독통제기관이 한다.

중앙해운지도기관과 해당 감독통제기관은 배와 배의 항해질서준수정형, 항의 관리운영과 배취급정형 같은것을 엄격히 감독통제하여야 한다.

제 99 조 (해운업에 대한 영업허가)

배운영과 용선, 해상중계수송, 항운영을 비롯한 해운업을 하려는 기관, 기업소, 단체는 중앙해운지도기관의 영업허가를 받아야 한다. 이 경우 기관, 기업소, 단체의 명칭과 영업소재지, 업종, 배이름, 항이름, 국가승인근거 같은것을 밝힌 신청문건을 내야 한다.

중앙해운지도기관은 신청문건을 정확히 검토하고 영업허가증을 발급하여야 한다.

영업허가증이 없이는 해운업을 할수 없다.

제 100 조 (벌금)

배의 입출항, 항해질서를 어겼거나 공화국이 관할하는 수역을 오염시켰을 경우에는 벌금을 물린다.

제 101 조 (원상복구, 손해보상)

항, 갑문시설물과 배길표식물을 파손시켰거나 짐을 손실, 손상시켰을 경우에는 원상복구시키거나 해당한 손해를 보상시킨다.

제 102 조 (행정적 또는 형사적책임)

이 법을 어겨 해운사업에 엄중한 결과를 일으킨 기관, 기업소, 단체의 책임있는 일군과 개별적공민에게는 정상에 따라 행정적 또는 형사적책임을 지운다.

제 10 장 분쟁해결

제 103 조 (분쟁해결방법)

해운사업과 관련한 분쟁은 협의의 방법으로 해결한다.

협의의 방법으로 해결할수 없을 경우에는 해사중재기관 또는 재판기관에 제기하여 해결한다.

제 104 조 (청구문건의 제출, 청구권보장기간)

분쟁문제를 해결받으려는 기관, 기업소, 단체는 청구문건을 청구권보장기간안에 해사중재기관 또는 재판기관에 내야 한다.

청구권보장기간은 6 개월이다. 그러나 우선적인 해사청구권보장기간은 1 년이다.

제 105 조 (법률봉사단체를 통한 청구문건의 제출)

해사중재 또는 재판에서 원고, 피고로 되는 당사자는 공화국법률봉사단체를 통하여 청구문건을 낼수 있다. 이 경우 다른 나라 당사자는 정해진 법률봉사단체를 통해서만 청구문건을 내야 한다.

법률봉사단체는 해당 법규에 맞게 법률봉사를 하여야 한다.

제 106 조 (배억류판정과 그 집행)

재판기관은 빚을 받을 당사자의 신청에 따라 그의 책임밑에

배와 짐 그밖의 재산을 일정한 기간 억류할데 대한 판정을 할수 있다.

재판소의 판정은 재판소 집행원이 집행한다.

기관, 기업소, 단체의 빚을 근거로 다른 기관, 기업소, 단체가 소유하였거나 관리운영하는 배나 재산을 억류할수 없다.

제 107 조 (배의 강제판매)

재판기관은 빚을 물지 못하여 억류당한 배가 30 일이 지나도록 채무리행담보를 세우지 않거나 채무를 리행하지 않을 경우 빚을 받을 당사자의 신청에 따라 판정으로 그 배를 강제판매시킬수 있다.

판매대금은 재결 또는 판결에 기초하여 우선적해사청구권의 순위로 물어주며 나머지는 배임자에게 반환한다.

제 108 조 (보상책임의 제한)

배의 항해, 해상수송과 관련하여 손해를 끼친 당사자는 정해진 한도에서 보상책임을 제한하여줄데 대한 의견을 재판소에 제기할수 있다. 그러나 손해가 고의 또는 결과를 예측할수 있는 행위로 발생되였을 경우에는 책임제한을 받을수 없다.

제 109 조 (우선적인 해사청구권의 순위)

우선적인 해사청구권의 순위는 다음과 같다.

1. 인명피해, 로동보수와 관련한 청구권
2. 항만비용과 관련한 청구권
3. 해난구조, 공동부담손해보상과 관련한 청구권
4. 항구조물과 설비에 끼친 손해보상, 충돌손해보상과 관련한 청구권
5. 짐과 계약상책임에 따르는 손해보상과 관련한 청구권

제 110 조 (우선적인 해사청구권과 저당권, 항차, 청구액의 관계)

우선적인 해사청구권은 저당권보다 우선적이다.

우선적인 해사청구권에서는 전항차보다 다음항차에 발생한것이 더 우선적이며 같은 항목에서는 그 청구액에 비례한다.

제 111 조 (분쟁해결의 기준문건)

분쟁해결은 당사자들사이의 계약, 공화국의 해당 법규, 공화국이 승인한 국제협약에 따른다.